COMISIÓN DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

(Sesión del día martes 9 de julio de 2019).

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 13:45).

–La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado tiene el gusto recibir a la delegación del Sucive, integrada por su presidente, el señor Yamandú Orsi –intendente de Canelones–, por el coordinador de secretaría del Sucive y miembro alterno de la Comisión de Seguimiento, César García Acosta, y demás asesores que iremos nombrando en el correr de la sesión.

La intención de la comisión es escuchar sus aportes con respecto al tratamiento de la Carpeta n.º 1209/2018, Tránsito y Seguridad Vial, pues nos parece de vital importancia lo que puedan sugerirnos y que los senadores, a su vez, puedan hacerles algunas preguntas.

Les damos entonces la bienvenida y los dejamos en el uso de la palabra.

SEÑOR ORSI.- Como decía el señor presidente, el objetivo es poder transmitir nuestra visión, que surge del marco, muy particular, de coordinación en el que trabajamos. A nivel del Congreso de Intendentes hemos logrado una coordinación muy fluida entre los directores de tránsito de todas las intendencias, a tal punto que se ha formado un ámbito de reunión, que trabaja sistemáticamente, llegando a niveles de acuerdo en temas muy importantes, lo que incluso le viene muy bien al país como señal institucional.

Evidentemente, esto no se resuelve en una sola reunión –hay puntos de vista encontrados y distintos tire y afloje, como en todos lados–, pero, en este caso, como presidente de la Comisión de Seguimiento del Sucive, me sorprenden gratamente los niveles de coordinación que se han logrado, incluso, con otras instituciones como la Unasev, con la que el relacionamiento no siempre es fácil. Por cierto, hemos tenido algunas discusiones, pero, a partir de estas instancias, se logran acuerdos. También hemos mantenido intercambios con las Direcciones Nacionales de Policía de Tránsito y de Policía Caminera.

Es así que, como autoridad de la intendencia, nos sentimos muy tranquilos con ese espacio de coordinación que, por ejemplo, nos ha permitido venir hoy aquí con una posición consensuada y con una única preocupación.

Por otra parte, para tranquilidad de todos, debo decir que existe un equipo de trabajo a nivel de Sucive con una visión de Estado, con integración multicolor –por decirlo de alguna manera–, lo que ha hecho que logremos un nivel de profesionalismo, que, por ejemplo, en el día de ayer nos permitió anunciar la implementación del certificado único. Eso implicó tener que negociar con cada uno de los actores e incluso con algunos ministerios. Entonces, hecha esta introducción en la que remarco los acuerdos conseguidos a nivel de las direcciones de tránsito, el profesionalismo y el avance sustantivo que se ha logrado con el equipo aquí presente –además de algún otro compañero de otras intendencias–, agrego que vale la pena tener esto en cuenta porque no deja de ser una política de Estado. Todo esto se ha logrado en un nivel de gestión que incluye al Congreso de Intendentes y a la Comisión de Seguimiento del Sucive, marcando una evolución que es fácil de identificar, pues se ha avanzado muchísimo, alcanzado una madurez y una comprensión del tema que, sin saltearse y sin mellar conceptos tan caros para nosotros, como el de autonomía departamental, permite que nos demos cuenta –y lo digo con orgullo– de que este es un país y no diecinueve pedacitos distintos donde rigen normas insólitamente distintas.

Por supuesto, todo esto se ha obtenido, pero no sin dolores de cabeza. Cabe recordar lo que fue la discusión acerca de la unificación de las multas, de la libreta única y ni que hablar de toda

aquella primera discusión que hubo acerca de las patentes, no obstante, acá hay un activo que debemos tener en cuenta a futuro y hoy se materializa con la presencia de un equipo que, mes a mes, nos sorprende con los niveles de avance; que conste que no hablo a título personal porque yo vengo en calidad de presidente circunstancial del Sucive.

SEÑOR GARCÍA.- Para remarcar el énfasis que hacía el intendente Orsi, lo primero que me interesa señalar es que tenemos dos ámbitos de trabajo. Uno es el Sucive –Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares– que, fundamentalmente por la Ley n.º 18.860, atiende al plano tributario de los vehículos. Y, por otro lado, en conjunto y casi concomitantemente, está el Congreso de Intendentes –amparado en el artículo 262 de la Constitución de la República–, que es el espacio vital en todo este proceso. Casualmente, el primer ensayo que tuvimos para llevar a cabo el cobro de las multas efectuadas por la Policía de Tránsito lo hicimos con el doctor Charles Carrera en convenio con el Ministerio del Interior. En aquel momento, habíamos empezado a explorar las posibilidades que tenía el Congreso de Intendentes como tal y el Sucive como instrumento, al mismo tiempo que analizábamos hasta dónde podíamos llegar en cuanto a la capacidad de respuesta que podríamos tener. Así empezamos a cobrar las multas y, en un año, recaudamos4 el equivalente a cinco años de multas atrasadas que tenía la Policía de Tránsito, superando la cifra de 250 millones de pesos. Esto fue redituable tanto para el sistema, que cobra honorarios por el 10% de lo que recauda, como para el Ministerio del Interior ya que, el Sucive le ofreció recibir el pago a través de todas las redes de cobranza del país, de modo tal, que recibía la recaudación sin tener que ejercer ningún tipo de gestión administrativa adicional, a lo que se agrega la intimación una vez vencido el tributo, que siempre es un incentivo para poder cobrar deudas atrasadas.

A partir de ese convenio, comenzamos a celebrar otros. El segundo lo hicimos con el Ministerio de Trasporte y Obras Públicas por el que suscribimos un convenio con la Corporación Vial del Uruguay para el cobro de los peajes impagos. Les puedo asegurar que hay más peajes impagos de los que a cada uno se le puede ocurrir ya que, por diferentes motivos, traspasan la barrera sin pagar o la barrera se levanta, y el ministerio se quedaba sin poder cobrar recursos que son directamente imputables al sistema vial.

Además, firmamos un convenio con la Unasev para el contralor del SOA –Seguro Obligatorio de Automotores–, lo que permitió una normalización del cobro de un seguro que, si bien es obligatorio, presentaba problemas de contralor y de simplicidad en cuanto a las formas de cobro.

Estos primeros convenios justamente derivaron en lo que planteaba el señor intendente Orsi, es decir, en la generación de un certificado único que acredita la capacidad del contribuyente frente a la Administración y le brinda, además de las debidas garantías del proceso a efectos de cobrarle el tributo, la posibilidad de contar con un certificado con efecto liberatorio ante cualquier tipo de transacción comercial que pueda hacer con un auto como, por ejemplo, una compraventa. Hasta ahora no existía un certificado así y al contribuyente le aparecían multas atrasadas de hace cinco o diez años de la Policía de Tránsito, de una intendencia o de cualquier otro organismo. Estas interdicciones pesaban sobre quien había adquirido el vehículo y al ser este el objeto tributario, terminaba pagando quien no debía. Esta situación se corrigió definitivamente a partir del día de ayer.

Esta política de coordinación con el resto del Estado es la que nos permitió interactuar con la Unasev, ya que el objetivo primario que teníamos como Congreso de Intendentes era tomar en cuenta los principios de la seguridad vial y armar un sistema que nos permitiera abordar de manera integral los distintos aspectos vinculados al tránsito vehicular.

Con la Unasev teníamos una ley de tránsito vigente, la que tenía algunas imperfecciones, dado que data de hace muchos años y que en algunos casos no reflejaba las necesidades puntuales que existen en materia de tránsito. Me refiero a casos concretos vinculados a los acuerdos del Mercosur sobre importación de vehículos automotores, a las exigencias para la importación de determinados vehículos y a las exigencias a nivel de tránsito y circulación que también imponen una nueva normativa, que es muy diversa en lo que respecta a la importación de un vehículo. Es así que el ministerio importaba vehículos y cuando teníamos que autorizar, no autorizábamos, porque había decretos que eran limitantes como, por ejemplo, el del Poder Ejecutivo del 81, que establece que si los vehículos no tienen *airbag* o frenos ABS automáticamente se les impide el empadronamiento.

Esto repercutió hasta en temas industriales, de trabajo y de importación. Alcanza con recordar el caso de Lifan, el cierre de su planta y cómo repercutió en la venta de los vehículos que en un primer momento habían quedado ociosos y no se podían colocar en el país. Hubo que hacer decretos interpretativos y esperar a ver cómo se *aggiornavan* las normas.

Todo esto culminó en la impronta que impuso el Permiso Único Nacional de Conducir como un nuevo elemento a nivel vial, el que empezó con exigencias diferentes. Primero, las exigencias fueron armónicas y dirigidas a generar una política común entre las intendencias y, después, con la Unasev, porque este organismo tiene facultades otorgadas por ley que le son propias, que están vinculadas estrictamente con el desarrollo de los gobiernos departamentales.

Menciono que con la Unasev integramos un equipo de trabajo; al día de hoy, el Congreso de Intendentes, integra diferentes órganos, entre ellos, órganos asesores de la propia Unasev. Es más, en este momento venimos de una reunión en la que hemos estado trabajando en posibles reglamentaciones de la normativa vigente y de esta misma ley.

Desde el punto de vista formal, este proyecto de ley refleja el *aggiornamento* de cómo se manejaban diferentes realidades hasta el momento en que fue remitido por el Poder Ejecutivo. Es bueno señalar que los cambios se suceden muy rápidamente, así como también nuevos hechos, todo lo cual amerita nuevas reglamentaciones. Desde el momento en que el congreso envió esta iniciativa, junto al Poder Ejecutivo, hasta el día de hoy han aparecido los vehículos de movilidad personal –los monopatines y el resto vehículos de menos de 50 centímetros cúbicos– que están siendo objeto de reglamentación a nivel de los gobiernos departamentales en lo que respecta al tránsito y su regulación.

Todo esto lo señalo a modo general en relación con el concepto y el espíritu de la norma.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nosotros les trasmitimos cuál fue la idea y la razón para invitarlos. Esta posibilidad nos permitía saber que el Congreso de Intendentes seguía con el mismo espíritu y al tener la información de primera mano, nos asegurábamos que no nos íbamos a encontrar con sorpresas. De esta forma podemos avanzar y analizar las observaciones. A diferencia de lo que pasa en otros temas, a todos los integrantes de la comisión nos interesa ir alineados con el Congreso de Intendentes porque, en definitiva, son los que están relacionados con esta temática día a día.

Más allá de que sabemos que para que todo sea como tiene que ser y para que se logren cosas en acuerdo a las normas del Congreso de Intendentes, el mecanismo es el de uno a uno, por cierto, aunque es bastante difícil, siempre se alcanzan los consensos. Para nosotros también era importante conocer su opinión porque si hay consenso en el Congreso de Intendentes, quiere decir que también hay consenso de los diferentes gobiernos departamentales y, por ende, de todos los partidos políticos. Por tanto, es también muy importante conocer esa visión política. Más allá de los aportes, de lo que nos puedan sugerir o de lo que crean que podemos cambiar o mejorar, no queríamos avanzar en una ley que involucra directamente a los gobiernos departamentales. Por eso, nos interesa saber en qué línea está el congreso. Lo cierto es que hay realmente unanimidad. Dado que los intendentes son los entendidos y son los que están conviviendo con esto en el día a día, conocer su opinión nos va a permitir avanzar mucho más rápido. Una cosa es que estudiemos y analicemos los temas desde la óptica técnica y otra que sepamos que hay consenso, que los intendentes están interesados en determinados puntos y que esa es la voluntad política del congreso. Esa fue el motivo principal de los compañeros para hacerles llegar la invitación.

Por lo tanto, lo que quiero trasmitir es que no hay dudas en temas puntuales, sino que manejamos un concepto general por encima de lo que puedan preguntar los compañeros de la comisión.

SEÑOR CARRERA.- Como decía el señor presidente, nuestra intención es tener de primera mano su visión. Ya recibimos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la Unasev, así como a la Asociación del Comercio Automotor del Uruguay. Teniendo hoy su visión positiva, desde la bancada oficialista por lo menos, hacemos el compromiso de diligenciar la norma para que sea útil y que aplique el gobierno nacional y los diecinueve gobiernos departamentales.

Agradecemos su visita y que le hayan dado el visto bueno a la norma. Si quisieran proponer algo o modificar algún punto, sería bueno que hoy nos dejaran sobre la mesa sus propuestas. Nuestro compromiso es ponernos a trabajar en forma diligente, porque este es un período más corto. En principio esta Legislatura termina el 15 de setiembre, pero queremos darle media sanción y hablar con los compañeros de la Cámara de Representantes para que aprueben la norma. Por lo que nos han dicho los visitantes, es una norma importante y de aplicación.

SEÑOR METEDIERA.- Gracias por recibirnos. Simplemente quiero agregar algo más práctico. Esta ley tiene algunas herramientas relacionadas con el trabajo que se ha venido haciendo. Como decía el

señor Orsi y el señor García, en el país se aplicó el país el permiso único nacional de conducir. Hemos unificado los criterios, la descripción y los valores de las multas. Estamos trabajando en la fiscalización móvil. Una vez que los inspectores de tránsito tenemos el permiso único y lo podemos ver en la *Tablet*, y una vez que tenemos unificadas las multas y las podemos ver como un todo, vamos a avanzar en la otra parte, que es la relación del conductor con el vehículo y que es uno de los capítulos de la ley. Se venden vehículos sin hacer la compra–venta y no se cambia la titularidad. Quizá un vehículo haya pasado por muchas manos, pero hay una diferencia entre el titular y quien efectivamente lo posee. Hay un todo un capítulo sobre eso. Otros aspectos concretos son tratados en un capítulo de infracciones, sanciones y aspectos administrativos, que de alguna forma toma el acuerdo del Congreso de Intendentes. Hay otra modificación vinculada concretamente a la ley de subastas, que es el único medio que tenemos para sacar los vehículos que se incautan en la vía pública.

A ese respecto, existen dos bibliotecas respecto a un artículo: una que permite efectivamente que un inspector técnico establezca que un vehículo no está habilitado y directamente se puede vender y, la otra, manifiesta que no, que se le puede dar de baja por medio de remate. Hay algunas consideraciones que tenemos que hacer sobre ese tema, pero quiero manifestar que hay muchos capítulos de esta ley que están directamente vinculados al trabajo operativo y cotidiano de todas las intendencias.

Con respecto a las modificaciones que queremos plantear –de manera informal– es que llegamos a un acuerdo en los ámbitos de trabajo donde es necesario que, así como el Ministerio del Interior ingresa en el marco de operativos a las plantas urbanas y en las jurisdicciones departamentales, también en este marco las intendencias puedan fiscalizar en ruta. ¿Qué quiere decir esto? Por ejemplo, si en Pando se hace un operativo de fiscalización, un vehículo se da a la fuga y arranca por la ruta nacional n.º 8, nosotros llegamos al límite, no podemos ni debemos seguir; planteamos que eso cambie. En el proyecto de ley, en el artículo 38, establece que nos hacemos cargo de controlar las rutas, pero debemos aclarar que podemos acceder si es en el marco de operativos.

Con respecto al artículo 50 que se refiere a la ley de subasta, aquí unificamos varios temas que se aplican en distintos departamentos. Por ejemplo, la intendencia podrá cobrar un piso por día por vehículo incautado. También establece la obligación de notificar cuando un vehículo es dado de baja al resto de las intendencias, para limpiar el parque automotor que hoy tiene una cantidad de vehículos, que seguramente están en galpones, destruidos o no existen más, eso es parte del trabajo que se está haciendo. Queremos hacer una salvedad para que quede claro porque si se da de baja el vehículo por el artículo 8.º, que determina que no está en condiciones técnicas de circular, efectivamente pueda destruirse, venderse, pero no exclusivamente por subasta. De hecho, esta modificación, respetando los tiempos administrativos que tiene la ley de subasta respecto a la notificación y comunicación, les da la potestad a los intendentes, a los ministros de Transporte y Obras Públicas y del Interior a proceder por acto administrativo a hacerse cargo esto. Insisto: hoy la única forma que tenemos es el remate, con la complejidad que tiene debido a los costos, porque hay que destruir los vehículos para compactarlos, en fin, conlleva muchas situaciones. Esas son las dos modificaciones que queríamos plantear.

Finalmente, solo me interesa mencionar una situación que tenemos con relación al tema específico de tránsito. Los compañeros planteaban la forma en que trabajamos en donde acordamos que los puntos en los que no estábamos de acuerdo no redactarlos en el proyecto de ley, porque tenemos prioridad en que se apruebe, pero sí que cada uno planteé los temas que se entienden necesarios modificar. Por eso, simplemente manifestamos que tenemos una dificultad en cuanto a las preferencias de giro de los vehículos. La ley que está vigente dice que siempre que se gira, se pierde la preferencia. De esa manera uno nunca puede preferenciar un recorrido de servicio público de pasajeros, de carga, por ejemplo, de Colonia para la avenida 18 de Julio, porque lo que expresa la ley es que, si vengo por una calle preferencial y voy a girar, tengo que parar, y objetivamente en la práctica eso no pasa, porque no es posible, aunque sí figura en el marco jurídico.

Esto solo lo planteo verbalmente, no lo vamos a dejar por escrito, porque simplemente nos interesa que se sepa que es una dificultad que visualizamos todos los directores de tránsito y que es un tema que formó parte de las conversaciones que tuvimos.

Reitero que esto no puede frenar lo que se ha trabajado, solamente manifestamos esta preocupación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Todas las modificaciones las pondremos a consideración de los señores senadores, porque todas son buenos aportes, más allá de que vamos a intentar hacer el mejor de los trabajos para poder contemplar todo.

En la Cámara de Representantes hay otra impronta, hay otra representatividad más departamental. Seguramente recibirán la invitación de la otra cámara para tener en cuenta sus aportes, lo cual será otro paso. Lo mejor sería que todas las modificaciones se pudieran hacer desde acá y enviar el texto de la mejor manera posible, más allá de que, claramente, los diputados le van a imprimir su propia impronta con representantes también de los temas departamentales donde seguramente también serán invitados. Lo que vemos de positivo es que, en el caso del Senado, las cuatro delegaciones que llamamos –por eso insistíamos con el Congreso de Intendentes– están todas a favor del proyecto de ley.

SEÑOR PÍGOLA.- Es un enorme placer para mí como para mis compañeros estar en este ámbito, sobre todo, por el reconocimiento del trabajo colectivo que se ha realizado en el marco de unificar diferentes posturas. Recién se hizo una alusión a la Cámara de Importadores, a la que nos integramos hace muy poco tiempo e, incluso, nos encontramos con esta innovación de transporte personal con el tema de los monopatines. En este sentido, manifestamos y discutimos el hecho de que no se nos había tenido en cuenta en la seguridad en el tránsito cuando se hizo la importación de esos vehículos. Estas son parte de las discusiones que, de alguna manera, el presidente del Sucive, intendente Orsi nos comentaba, discusiones que, a veces, son fuertes –tal como bien decía el señor presidente de la comisión–, porque la seguridad en el tránsito pasa, fundamentalmente, por el accionar de las diferentes intendencias. Entonces, es muy importante tener en cuenta que en este tipo de criterio se debe, de alguna manera, respetar ese trabajo laborioso de todos los días que lo generan las comunas en los diferentes departamentos.

Con respecto a la ley, puntualmente, en el inciso c) del artículo 25, sobre las sanciones, se habla del retiro de puntos. El retiro de puntos en la licencia de conducir es un anhelo que tenemos a corto plazo, pero que hoy todavía no estamos en condiciones de aplicarlo, porque estamos en el paso final de la instauración del permiso nacional. Este permiso nacional no tiene identificados los puntos, es un trabajo que vamos a tener que realizar después de haber unificado todos los criterios como los exámenes prácticos, los teóricos y algunas dificultades que tenemos en las interpretaciones que van teniendo las diferentes intendencias. Si bien todo ha sido llevado por intermedio de las juntas departamentales, todavía no estamos en condiciones de hablar de una licencia por puntos, por lo menos, en lo inmediato.

Con respecto al proyecto de ley, que tiene la venia del plenario realizado en Rivera con la presencia unánime de la Unasev, para nosotros es una herramienta importante de *aggiornamento* en cuanto a lo que fue la ley n.º 18191, que fue la ley que está vigente hoy.

En cuanto al tema de la subasta, que hizo referencia Marcelo Metediera, a título informativo quiero decir que hoy por hoy solamente en Maldonado hay incautadas 12000 motos. ¿Por qué? Porque las infracciones de tránsito que normalmente llevan como consecuencia a la incautación, sea por falta de documentación, falsa licencia de conducir, hace que la multa sea más cara que el valor de la moto. Pero, muchas veces, si esa multa no es tan cara como la moto, les da para comprar una moto en cuotas. De ahí que nosotros tenemos tantas incautaciones. Esto a todas las intendencias les genera costos de piso, vigilancia y la problemática que se genera sobre la reducción de repuestos que aparece y que tenemos que tener una vigilancia muy fuerte con el Ministerio del Interior, cuando en realidad tendríamos que estar ocupándonos de problemas más graves. Por eso, quizás, lo ideal sería que desde la comisión se pudiera acelerar el proceso que autorizara a convertir esas unidades en chatarra, ya que no queremos que estén en circulación. De todas maneras, estamos limitados a las publicaciones que, inclusive, llegan a ser más costosas que las multas aplicadas.

Sería muy bueno que a través de la aprobación del proyecto de ley demos solución a este tema que no es para nada menor. Existen otros que también son relevantes, aunque particularmente en este estoy a las órdenes para lo que los miembros de la comisión necesiten.

SEÑOR METEDIERA.- Quisiera aclarar que las modificaciones que estamos planteando son meramente de redacción y la Unasev está de acuerdo con ellas. Simplemente quería dejarlo claro.

SEÑOR PÍGOLA.- Corresponde que aclare que si bien difiero con el señor Metediera con respecto a cómo se define el sentido del giro ambos trabajamos a la par para llegar a la mejor solución. Lo digo para que se vea que trabajamos en forma mancomunada.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del intendente Yamandú Orsi y de todos representantes del Sucive. Esperamos trabajar juntos para lograr la aprobación de este proyecto de ley, que a todos nos compete.

(Se retira de sala la delegación representante del Sucive).

–Si los miembros de la comisión están de acuerdo, en la próxima sesión comenzamos con la discusión particular del articulado. Sugiero analizar el comparativo y las modificaciones presentadas por el Congreso de Intendentes, que comprenden a los artículos 38 y 50.

SEÑOR SARAVIA.- Coincido en que debemos tomar esa dirección para ordenar el trabajo. Incluso, secretaría puede distribuir las propuestas de redacción del Congreso de Intendentes para incorporarlas a la discusión particular y pasar a su votación.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asunto, se levanta la sesión.

(Son las 14:19).